

出國報告（出國類別：其他）

「參加 APSN 第 8 次理事會議暨促進港口  
供應鏈連結研討會」出國報告書

服務機關：臺灣港務股份有限公司

姓名職稱：駱傳孝副總經理等

派赴國家：菲律賓

出國期間：104.11.09 至 104.11.14

報告日期：105.02.03

行政院及所屬各機關出國報告提要

頁數：15 含附件：■是 □否

出國報告名稱：「參加 APSN 第 8 次理事會議暨促進港口供應鏈連結研討會」出國報告書

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話

臺灣港務股份有限公司/陳俊銘/07-2851000#234

出國人員姓名/服務機關/單位/職稱/電話

駱傳孝/臺灣港務股份有限公司/副總經理/07-2136939

陳俊銘/臺灣港務股份有限公司/企劃處/高級管理師/07-2851000#234

出國類別：1.考察2.進修3.研究4.實習5.其他：國際會議

出國期間：民國 104 年 11 月 9 日至 11 月 14 日

出國地區：菲律賓

報告日期：民國 105 年 02 月 03 日

分類號/目：

關鍵詞：

內容摘要：

- 1 暨 2014 年進行綠港認證計畫第一輪試行後，APSN 綠港認證計畫主辦續於 2015 年進行綠港認證計畫第二輪試行，我國由高雄港參加第二輪試行，經由兩次試行的結果主辦單位修正了 APSN 綠港認證計畫，使其規範更加明確可行，並訂於 2016 年開始正式推動綠港認證計畫。
- 2 馬士基航運中國區總裁 Jens Eskelund 就大陸一帶一路議題發表演講，大陸政府近年來一直投資港口基礎建設，開放市場鼓勵外資航商前往投資，其主要港口的貨櫃連結程度已相當高，近期更透過一帶一路政策積極串連航商、碼頭業者、物流業者一同將其港口物流經驗輸出至海上絲路沿線各國。
- 3 日本國土運輸部指出，近期 APEC 經濟體已透過許多專案計畫的執行加強供應鏈連結及複合運輸。然而還是有部份亞洲港口面臨壅塞的問題，無法為航商及相關業者提供穩定可靠的服務，並造成業者的營運成本大幅提高。

## 目次

壹、	目的	4
貳、	行程安排	5
參、	會議過程	6
肆、	心得暨建議事項	14
伍、	附錄	15

## 壹、目的

APSN 係 2006 年 APEC 領袖宣言中指定之工作項目之一，主要涉及 APEC 區域內港口間合作與航運、物流、貿易等相關資訊交流平台建置等相關工作。

APSN 的使命在於建立更健全的港口產業及較好的港口社群網絡。藉由在 APEC 港口與港口相關產業間，培養較具凝聚力及合作力的伙伴關係來促進 APEC 港口產業的發展；鼓勵能力建立及資訊分享。鼓勵強化安全、保全、效能及港口的環境與社會責任。

APSN 參與成員組成計有三種，包括常任理事委員(Council Members)、諮詢委員(Advisory Board Members)及一般委員(Regular Members)，我國由交通部指派本公司張董事長志清代表我國擔任 APSN 常任理事會員。

本此會議由菲律賓擔任主辦國，委由其所轄菲律賓港務局及宿霧港務局共同籌辦，104 年 11 月 10~11 日於宿霧市舉行工作研討會，並於 11 月 12~13 日舉行常務理事及諮詢委員會議。

本次會議為第 8 次 APSN 委員會議、第 4 次諮詢委員會議暨改善港口及供應鏈連結研討會，會議目的除討論 APSN 會務推動、預算編列執行、策略發展目標及行動方案外，另透過為期兩天的研討會邀請產業專家學者，就主要市場趨勢及產業動態進行演講分享，讓與會來賓共同對議題進行交流。

## 貳、行程安排

本次會議行程共計 6 天，扣除前後兩天交通時間，11 月 10~11 日係參加改善港口及供應鏈連結工作研討會，11 月 12~13 日則是參加 APSN 理事會議暨諮詢委員會。本次行程簡列如下，詳細日程表詳附件一：

### 11 月 9 日(星期一)

桃園機場 - 菲律賓馬尼拉機場轉機 - 宿霧麥克坦國際機場  
大會報到

### 11 月 10 日(星期二)

上午：開幕式、專題演講、研討會主題一(港口與供應鏈連結概要)  
下午：研討會主題二(複合運輸)、研討會主題三(貨主觀點)

### 11 月 11 日(星期三)

上午：研討會主題四(專題討論、分組討論)、研討會總結  
下午：客運碼頭實地參訪

### 11 月 12 日(星期四)

上午：常務理事會議、諮詢委員會議  
下午：常務理事與諮詢委員聯席會議

### 11 月 13 日(星期五)

上午：常務理事總結會議

### 11 月 14 日(星期六)

宿霧麥克坦國際機場 - 菲律賓馬尼拉機場轉機 - 桃園機場

## 參、會議過程

### 一、改善港口及供應鏈連結研討會

本次研討會首先由 APSN 理事會主席加拿大 Tim Meisner 先生進行開幕致詞，接著由主辦國菲律賓港務局(Philippine Port Authority, PPA)總經理 Juan C. Sta.Ana 先生致詞歡迎各經濟體代表到菲律賓宿霧市參加本次研討會與理事會議，本次共有來自加拿大、中國、印尼、日本、南韓、馬來西亞、新加坡、台灣、斯里蘭卡、泰國及菲律賓當地共 150 多名代表參加本次研討會。

1. 菲律賓交通部專案執行祕書 Julianito 進行專題演講，演講中說明 APSN 自 2006 年成立以來一直致力於加強經濟體間的合作與改善開發中國家的物流供應鏈連結，本次研討會的主題與菲律賓當前所遭遇的瓶頸與挑戰十分契合，希望透過與會專家學者的意見交流與分享，作為日後菲律賓交通部擬定改善政策之參考。菲律賓的領土包含了眾多的島嶼，十分依賴海運與陸運間的配合，為此菲律賓當局近期結合民間力量進行相關的陸海空運基礎設施投資，以確保貨物能達到低成本、迅速地流通。
2. 馬士基航運中國區總裁 Jens Eskelund 就大陸一帶一路議題發表演講，大陸政府近年來一直投資港口基礎建設，開放市場鼓勵外資航商前往投資，其主要港口的貨櫃連結程度已相當高，近期更透過一帶一路政策積極串連航商、碼頭業者、物流業者一同將其港口物流經驗輸出至海上絲路沿線各國。他更提到除基本之硬體投資建設外，更重要的是大陸與各經濟體的貿易、法規面是否能產生緊密連結。另一方面，大陸官方也須對一帶一路政策持開放政策，讓海上絲路沿線各國一同加入這項倡議，共享利益並尋求合作，創造後續更大的利益
3. 韓國海運學院 Kim, Soo Yeob 就提升物流資訊交換議題發表演講，目前在 APEC 地區普遍面臨以下瓶頸：(1)經濟貿易進出口不平衡；(2)各國港口設施不一，先進地區與落後地區差異過大；(3)缺乏穩定可靠的貨物及旅客服務；(4)資料統計應用分析不齊。未來希望 APEC 各經濟體加強資料交換傳輸，促進港口作業效率及提升整體物流運輸服務水準。

4. 航商 COSCO 副總經理 Huang Jing 發表演講指出，隨著經濟貿易版圖變動，港口物流發展版圖也逐漸轉移，近年來大陸前幾大港口蓬勃發展，取代原其他地區港口舊有勢力，伴隨著大陸貨櫃化比例逐年提高，在政府當局採取開放政策的鼓勵下，港口供應鏈之發展可望持續成長，並進一步帶動亞洲區域航線之發展。因船舶大型化之趨勢，各港口須提前做好因應措施，除更新硬體設施(碼頭、橋式機)外，在裝卸效率、港口連外運輸等方面也須同步提升，方能滿足航商之需求，吸引航商安排新船舶彎靠該港口。
5. 菲律賓 NYK Line 總經理 Daniel Ventanilla 則是針對菲律賓當地的航運市場提出建議，馬尼拉港未來仍是菲律賓主要的對外門戶，佔全國貨櫃量之 75%，然而其進出口貨櫃之比例極不平均，有了 2014 年港口堵塞的經驗，菲律賓政府在 2015 年與私部門合作，一同改善港口連外道路，透過貨車預約制度提升周轉率及裝卸量，避免港口再度壅塞。同時，開始推動蘇比克灣(Subic)作為馬尼拉港輔助港，鼓勵航商將部分航線轉移至蘇比克灣，以舒緩鄰近都會區的道路壅塞。
6. 日本國土運輸部 Motohisa Abe 先生指出，近期 APEC 經濟體已透過許多專案計畫的執行加強供應鏈連結及複合運輸。然而還是有部份亞洲港口面臨壅塞的問題，無法為航商及相關業者提供穩定可靠的服務，並造成業者的營運成本大幅提高，這些都不利於整體物流供應鏈之發展。此外，巨大災害或恐怖攻擊亦造成物流供應鏈之中斷，APEC 各經濟體主事者須事先做好準備及演練，以因應任何可能的物流中斷風險。
7. 印尼港務局 Kemal Heryandri 先生指出，據專家學者預測，印尼貨櫃量在 2013 年至 2040 年間將維持每年 6.3%的成長率，亦即每 11.5 年貨櫃量會增加一倍，如何滿足如此大量的運輸需求是印尼政府最重要的課題，為此印尼政府擬定了一個「海上公路網」計畫，該計畫包含 5 個主要港口(Pelabuhan Belawan/Kuala Tanjung, Tg.Priok, Tg.Perak, Makassar and Dan Bitung)及 19 個次要港口，串接成為印尼國內海運的骨幹，透過密集的島對島航班與服務，提升印尼國內海運服務品質，所有的基礎設施投資將由政府部門與民間共同出資。

8. 菲律賓 Naga 港總裁 Rodien Paca 博士分享了菲國國內市場趨勢，菲律賓許多島嶼的港口受限於水深限制，無法彎靠較大的船舶，也導致無法提升運輸容量與效率。同時也衍伸了菲國特殊的船對船運輸，由國外駛至菲國的較大型船舶停在深水區，再由小型船舶接駁將貨物載往島上，此部份作業涉及專業經驗，市場由少數幾家業者所壟斷。

同時 Rodien Paca 博士也指出，菲國港口壅塞的一大部份原因是陸運配合的問題，近幾年碼頭營運商持續更新設備，但連外道路卻未同步改善，整體而言航商仍面臨許多營運延遲的風險。

9. 議程三-小組討論：此時段將所有專家學者、與會來賓分成 4 個小組，由資深顧問帶領各小組成員進行議題交流討論。所歸納之結論如下：

(1) 貨主、物流業者、航商間要保持良好的對話及合作關係，隨著物流產業的演進，各利害關係人的配合應該更加緊密。

(2) 就全球航運產業而言，過高的文件費用墊高了貨主的運送成本，且阻礙了海運業的發展，業者們應合作加快資訊的傳輸界接，以降低海運文件費用，提升整體運送效率。

(3) 貨主們希望縮短貨物運送時間，但不願意為此付出多餘成本，而是將成本轉嫁給航商，希望港口/航商持續投入資源改善基礎設施，提供更便捷的運輸服務。

(4) 個別自由貿易區的設立是有其成效的，但重點還是在於國與國間能訂定一個統一的通關辦法以增進物流效率，不透明的關務法規將阻礙經濟體間的貿易發展。

(5) 貿易型態的改變(如快速時尚)及油價效應影響了海運供應鏈的發展，航商依據主要貨主的需求及油價趨勢調整其船隊運能供給，以保護市場價格。

10. APEC 秘書處資深分析師 Akhmad Bayhaqi 報告，APEC 秘書處現正執行「APEC 連結性藍圖計畫」，內容包含改善實體(基礎設施)連結、改善關務及資訊連結、改善人與人連結，亦即商業出差、跨境教育、便捷觀光等措施。



11. 加拿大運輸部 François Marier 於研討會中發表，加拿大為了因應亞太港口與北美的貿易成長，提出了亞太門戶與通道計畫，以系統化重新檢視各基礎設施是否足以滿足未來的成長趨勢，如針對進口貨櫃運輸或出口穀物運輸作一專題性的調查，藉由公部門的力量帶動私部門投資，此計畫成效良好，未來加拿大將持續推動此計畫。
12. APSN 秘書處楊冬博士在研討會中向大家介紹聯合國 UNCTAD 所做的貨櫃航運連結指數(Liner Shipping Connectivity Index)，透過系統性調查各國的進出口貿易活動，從其結果可觀察得知東協經濟體呈現高度成長。貨櫃航運連結指數可視為投資國外市場與進行國際貿易的先期指標，當指數達到某一水準時方可說明該經濟體的對外連結性已成熟，足以吸引國外業者投資及推廣更進一步的貿易關係。

## 二、常務理事會議暨諮詢委員會

本次常務理事會議議程如下：(1)議程確認；(2)APSN 議題報告；(3)APSN 五年策略計畫更新；(4)2016 年行動計畫；(5)程序規章修訂；(6)綠港認證計畫(GPAS)；(7)會費收取草案討論；(8)APSN 2016 年預算；(9)秘書處工作報告；(10)APSN 研討會成果報告；(11)第 4 次諮詢委員會成果報告；(12)APSN 港口發展報告；(13)會員提案討論；(14)理事會主席與第二副主席選舉；(15)臨時動議；(16)未來會議時間地點討論。詳細討論內容如下：

### 1. APSN 議題報告

本年度議題報告共有中國大陸、香港(中國)、印尼、日本及新加坡等 5 個經濟體提出建議。

- (1) 中國大陸建議加強港區貨運安全措施，在一帶一路的基礎上增進港口競爭力，及提升港口供應鏈效率。
- (2) 香港(中國)建議優先推動航行安全、綠色港口行動和關鍵港口保安作為。

- (3) 印尼建議將重點放在提升港口生產力、投資港口基礎建設與複合運輸連結等 3 議題。
- (4) 日本建議加速綠色港口認證計畫(GPAS)的推動與收集資料改善供應鏈連結。
- (5) 新加坡建議就改善港口社區關係、提升港口生產力、以及將標竿學習推廣至開發中國家港口。

## 2. APSN 五年策略計畫更新

APSN 五年策略計畫(2014-2018)於泰國普吉島第 6 次常務理事會議中首次公佈，本次會議中 APSN 秘書處就各子策略的辦理情形更新報告如下：

- (1) SD1-1 綠港永續發展：已於 2015 年進行第二輪綠港認證試行計畫，訂於 2016 年開始正式實施。秘書處並計畫於 2016-2018 舉辦港口永續發展相關活動。
- (2) SD1-2 港口與供應鏈連結：已於 2015 年舉辦改善港口及供應鏈連結研討會，並計畫於 2016-2018 舉辦港口連結相關活動。
- (3) SD2-1 積極參與航港相關活動與組織：APSN 秘書處持續參加 APEC 運輸工作小組相關活動並宣傳 APSN 所推行之工作，建立品牌知名度。
- (4) SD2-2 促進航港最新訊息與趨勢交流：APSN 秘書處於 2015 年出版 4 期電子期刊，並持續更新 APSN 港口資料庫。
- (5) SD3-1 確認 APSN 組織營收來源：建立會費收取制度，並訂於 2016 年開始實施會費收取制度，另尋求其他收入來源，但經接洽無其他經濟體捐助。
- (6) SD3-2 建立財務管理制度：秘書處準備 2016 年預算資料並送請理事會議核可，每年並提供年度費用支用情形報理事會議。
- (7) SD3-3 培養精進組織能力：自 2015 年起每年招聘實習生培養新血，並辦理持續性教育訓練工作。

## 3. 2016 年行動計畫

APSN 所擬定之 2016 年行動計畫分成兩部份，優先工作事項包含：(1)籌辦 APSN 年度會議與工作研討會，暫訂 2016 年 11 月召開年度理事會議，工作研討會主題訂為港口安全與危險品處理，另訂於 2016 年 3 月及 9 月分別舉辦 APSN 主席會議；(2) 參加第 42 次及第 43 次 APEC 運輸工作小組會議，於會中報告 APSN 執行成果。(3) 完成 2015 年 APEC 地區港口發展報告。

一般工作事項包含：(1)執行及宣傳綠港認證計畫；(2)推廣 APSN 組織、增加品牌曝光率、持續擴大與 APEC 及相關國際組織之交流活動；(3)有效管理會務、鼓勵未提報常務理事之經濟體提出人選、財務及預算管理透明化；(4)加強相關資訊建設工作，包含改善 APSN 網站設計、定期寄送 APSN 會訊暨航港新聞、持續於網站更新綠港示範計畫。

決議：理事會議同意秘書處所提報之 2016 年行動計畫，並一致同意 2016 年研討會主題訂為港口安全與危險品管理。此外，理事會議也贊成設立 APSN 研究中心之提案，交由秘書處研提細部計畫後，於下一次主席會議中報告。

#### 4. 綠港認證計畫(GPAS)

暨 2014 年進行綠港認證計畫第一輪試行後，計畫主辦續於 2015 年進行綠港認證計畫第二輪試行，我國由高雄港參加第二輪試行，經由兩次試行的結果主辦單位修正了 APSN 綠港認證計畫，使其規範更加明確可行。

決議：理事會議同意於 2016 年開始施行綠港認證計畫，由主辦單位修正內容後公告執行，另有關評審專家學者成員部分，由秘書處研擬更周全的成員遴選制度後再行決議。

#### 5. 會費收取草案

決議：理事會議同意自 2016 年起開始收取會費，一般企業會員每年會費 500 美元，一般個人會員每年會費 100 美元。請各理事會員於國內推廣 APSN 組織，鼓勵一般會員加入 APSN。

## 6. APSN 2016 年預算

決議：理事會議同意秘書處所提報之 2016 年預算計畫，以及聘請 Ms. Knatz 擔任資深顧問之提案。理事會議感謝各經濟體對 APSN 提供財務、人力的援助。

## 7. 秘書處工作報告

APSN 秘書長就 2015 年秘書處工作事項(教育訓練執行、主席會議、參加第 41 次運輸工作小組會議、籌辦研討會等議題)進行報告，同時設計了新的 LOGO 識別標誌及更新網頁設計。

決議：理事會議確認秘書處過去一年的工作成果，並投票選出新的 APSN LOGO 標誌，請秘書長強化新 LOGO 設計並預下次會議中提報。

## 8. APSN 研討會成果報告(報告內容詳前述研討會過程)

決議：理事會議感謝菲律賓港務局舉辦了一個非常成功的工作研討會，其產出成果非常具建設性，可作為與會經濟體日後改善港口經營的參考。APSN 秘書長亦會於下次的 APEC 運輸工作小組會議中報告本次研討會成果。

## 9. 第 4 次諮詢委員會成果報告

本次諮詢委員會由顧問 Jerry Rysanek 召開，共有來自中國大陸、香港、馬來西亞、菲律賓、新加坡及泰國的代表參加。諮詢委員會就各經濟體所提出的議案提供建議，包含下次研討會主題、IMO 新規定對海運業造成之影響等。

## 10. APSN 港口發展報告

APSN 年度港口發展報告由秘書處蒐集相關海運研究機構報告，加上各經濟體所提供之港口資料編撰而成，新年度港口發展報告預定於 2016 年上半年發行。

## 11. 會員提案討論

本次會議無理事委員、諮詢委員、或一般委員提出新提案。

## 12. 理事會主席與第二副主席選舉

決議：馬來西亞代表提名加拿大 Tim Meisner 先生擔任理事會主席，菲律賓代表附議，並經在場代表一致同意由 Tim Meisner 先生擔任下一任期理事會主席。加拿大代表提名新加坡 Tan Cheng Peng 先生擔任第二副主席，泰國代表附議，並經在場代表一致同意由 Tan Cheng Peng 先生擔任下一任期第二副主席。

### 13. 臨時動議

本次理事會議出席人數未達理事會規章所規定之 2/3 理事會員數，經在場會員同意，本次會議先擬結論(草案)，並於會後寄送予未出席理事審閱，待 15 天審閱期後再做成最後決議。

同時，請秘書處研擬長期因應方案，是否修改理事會規章以避免未來發生出席人數不足成會之情形。

### 14. 未來會議時間地點討論

決議：馬來西亞代表確認馬來西亞將負責舉辦 2016 年常務理事會議暨工作研討會。另越南代表之前已提案舉辦 2017 年會議，印尼代表提出印尼可舉辦 2017 或 2018 年會議，視越南最後提案再決定。

## 肆、心得與建議

- 一、總結研討會各國專家報告，近年東南亞（印尼、菲律賓）等國家貿易量與貨櫃量持續成長，但因基礎設施不足，面臨港口壅塞之問題。東南亞國家為我高雄港主要轉口貨櫃來源之一，其基礎設施建設及港口營運作業情形與我國港口經營息息相關，我方宜持續掌握東南亞國家港口發展情形，適時檢視調整我國港口發展策略。
- 二、港口連外設施(陸運)亦為港口發展中不可或缺的一環，菲律賓即受限於聯外道路容量不足，影響了整個港口的運作，使航商調整航線略過馬尼拉港，嚴重影響了該國經濟與貿易。此經驗可作為我國港口規劃之借鏡，開發新碼頭或貨櫃中心時，其連外交通設施容量是否充足是一重要議題，規劃階段時即應做好審慎評估，以避免實際營運後的交通阻塞。
- 三、我國積極推動綠色港埠相關作為，其成果已於 2015 年 APEC 運輸部長會議中向各經濟體發表，向全球展現我國對綠色政策的重視。高雄港並於 2015 年加入 APSN 的綠港認證(GPAS)試行計畫，未來俟 APSN 綠港認證計畫正式上線後，可先由高雄港加入申請綠港認證，提升我國在國際上之曝光度，並進而爭取航商、相關國際業者對台灣港群綠港活動之認同。
- 四、隨著 2015 年大陸天津碼頭爆炸案的發生，引起海運業界對於危險品儲運管控議題之重視，下一屆 APSN 研討會也將主題訂為港口安全與危險品管理，我國可先對危險品管理議題自我檢視盤點，是否相關的管制作業皆有落實，以避免類似事件在我國發生。

## 伍、附錄

一、改善港口及供應鏈連結研討會議程

二、理事會議暨諮詢委員會議程

三、APSN 2016 年行動計畫

四、APSN 2015 年工作報告